



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 46]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 6, 2005/चैत्र 16, 1927

No. 46]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 6, 2005/CHAITRA 16, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 मार्च, 2005

सं. टीएएमपी/64/2004-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, टूना पत्तन के लिए दरमान (एसओआर) के संशोधन हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को, एतद्वारा, संलग्न आदेश के अनुसार स्वीकृत करता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

**प्रकरण सं. टीएएमपी /64/2004-केपीटी**

आवेदक

कांडला पत्तन न्यास

**आदेश**

(मार्च 2005 के 15 वें दिन पारित)

यह प्रकरण टूना पत्तन के दरमान (एसओआर) के संशोधन हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1.

कांडला पत्तन न्यास के दरमान पिछली बार अप्रैल 2002 में संशोधित किए गए थे और तब उनमें टूना पत्तन की दरें सम्मिलित नहीं थीं।

2.2. जब केपीटी ने दिनांक 13 दिसम्बर 2004 के अपने पत्र के साथ एक प्रस्ताव भेजा जिसमें दरमान की कुछ सशर्तताओं में सुधार से लेकर टूना पत्तन की दरों में संशोधन तक (का अनुरोध) था, तब केपीटी को सलाह दी गई थी कि यह मानते हुए कि केपीटी के वर्तमान दरमान की समीक्षा पहले से ही अपेक्षित है, वह इसकी व्यापक समीक्षा / संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने टूना पत्तन की दरों में वृद्धिकारी संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। उसने इस प्राधिकरण से, टूना पत्तन की दरों में संशोधन के प्रस्ताव पर इसे केपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन से जोड़े बिना विचार करें क्योंकि व्यापक समीक्षा / संशोधन के लिए प्रस्ताव को अन्तिम रूप देने में पत्तन को कुछ और समय लग सकता है।

3.2. केपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिन्दु उठाए हैं:

- (i) टूना पत्तन कांडला पत्तन का ही एक भाग है और टूना पत्तन की दरें कांडला पत्तन से ऐतिहासिक रूप से ही अलग हैं।
- (ii) टूना पत्तन के लिए निर्धारित दरें कांडला पत्तन के लिए निर्धारित दरों से हमेशा कम रही हैं क्योंकि उसमें निवेश भी अपेक्षाकृत कम हुआ है और टूना पत्तन में उपलब्ध भूमि / सुविधाओं का उपयोग अपेक्षाकृत कम ही होता है।
- (iii) टूना की दरें पिछले बार वर्ष 1994 में संशोधित की गई थीं। चूंकि टूना में यातायात, कांडला पत्तन में प्रहस्तित यातायात की तुलना में बहुत कम (1200 मी. ट.) है, पिछले सामान्य संशोधन के समय टूना पत्तन की दरों के (1200 मी.ट.) है, पिछले सामान्य संशोधन के समय टूना पत्तन की दरों को संशोधित करना उपयुक्त नहीं समझा गया था।
- (iv) टूना पत्तन में, वेतन-दिहाड़ी, मरम्मत और अनुरक्षण इत्यादि मदों के अन्तर्गत पिछले 10 वर्षों में प्रचालनीय लागत में उल्लेखनीय वृद्धि हो गई है और इसीलिए टूना पत्तन की दरों को संशोधित करने की आवश्यकता महसूस की गई है।

3.3. केपीटी ने 1994 में निर्धारित दरों में 50 % बढ़ोत्तरी का प्रस्ताव किया है। उसने बताया है कि प्रस्तावित बढ़ोत्तरी के कारण वित्तीय प्रभाव स्थाई नहीं हैं। वास्तव में, यदि प्रस्ताव को पूरा-पूरा स्वीकार कर लिया जाए तो एकत्रित होने वाला अतिरिक्त राजस्व लगभग 2 लाख रुपये प्रति वर्ष होगा।

3.4. केपीटी ने अपने प्रस्ताव पर पिछले प्रभाव अर्थात् 2 मई 2002 से स्वीकृति मांगी है। प्रस्ताव को केपीटी के न्यासी मंडल ने 7 अगस्त 2004 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदन प्रदान कर दिया है।

4. तत्पश्चात्, केपीटी ने हमारे अनुरोध पर वर्ष 2003-04 के लिए लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है। लागत विवरणी 479% का घाटा दिखा रही है।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5.2. संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रति पूरक सूचना के रूप में केपीटी को भेज दी गई थी। इस विषय में केपीटी से हमें अभी तक कोई प्रतिसाद नहीं मिला है।

6.1. प्रस्ताव की आरम्भिक जाँच के आधार पर, केपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने हमारे प्रश्नों के उत्तर दिए और टूना पत्तन के लिए वर्ष 2004-05 का संशोधित अनुमान, वर्ष 2005-06 के लिए बजट अनुमान और वर्ष 2006-07 के प्रक्षेपण सम्मिलित करते हुए टूना पत्तन की संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है। लागत विवरणी वर्ष 2004-05, 2005-06 और वर्ष 2006-07 में लगभग 588% का औसत घाटा दर्शाती है।

6.2. हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों का संक्षिप्त रूप तालिका रूप में नीचे दिया गया है :

क्रम सं.	पूछे गए प्रश्न	कांडला पत्तन द्वारा प्रस्तुत उत्तर
(i)	प्रचालनीय आय, प्रचालनीय लागत ब्याज लागत और मूल्यहास का अनुमान लगाने का आधार दर्शाइए।	प्रचालनीय आय प्रचालनीय लागत और मूल्यहास वास्तविकों के आधार पर लिए गए हैं और ब्याज लागत निवेशित पूंजी पर आंकी गई है। टूना पत्तन के लिए के अलगबजट के न्द्र रखा गया है।
(ii)	यातायात प्रक्षेपण और टूना पत्तन की अभिकल्पित क्षमता दर्शाइए।	वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 1050 मी.ट., 1788 मी. ट. और 1788 मी.ट. है। जैसाकि टूना पत्तन पर बर्थ्स पोतघाट आदि आधार ढांचा उपलब्ध नहीं है, टूना पत्तन की अभिकल्पित क्षमता बताई नहीं जा सकती।
(iii)	निवेशित पूंजी का ब्यौरा प्रस्तुत करें।	टूना पत्तन में निवेशित पूंजी का विवरण प्रस्तुत है। इसकी भी पुष्टि की गई है कि जो परिसम्पत्तियाँ प्रयोगवह्य / अनुपयोगी है, वे निवेशित पूंजी में सम्मिलित नहीं हैं।
(iv)	बर्थ किराया और तट पर लाने संबंधी प्रभार के लिए निर्धारित प्रभारों की इकाई को तर्क संगत बनाइए।	टूना में पंजीकृत ट्रेनेज वाली केवल, देसी नौकाएँ ही घाट लगाई जा रही हैं। इसलिए, पोतों / नौकाओं को तट पर लाने संबंधी प्रभार और बर्थ किराया प्रभार के इकाई को जी आर टी पढ़ा जाए।
(v)	दरमान के लिए सामान्य टिप्पणी (i) कहती है कि जब कभी किसी विशेष दर का उल्लेख न किया जाए तब कांडला में तदनु रूप मदों के लिए निर्धारित दरें लागू होंगी, जबकि सूची में, विशेष रूप से, अन्यो के लिए एक दर दी गई है।	सामान्य टिप्पणी (i) को हटाया जाना है।
(vi)	टूना पत्तन के लिए केपीटी के दरमान में निर्धारित शर्तों और निबन्धनों को लागू करने केबारे में प्रावधान के संदर्भ में इस बात की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि कांडला और टूना पत्तन में प्रदत्त सेवाएँ समान हैं।	कांडला और टूना में प्रदत्त सेवाएँ समान नहीं हैं।
(vii)	अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रभारों की दर और इकाई जो अनुसूची में विनिर्दिष्ट नहीं है, स्पष्ट नहीं है और इसीलिए, यदि आवश्यक हो तो परिवर्तित की जाए।	मद 25 के अन्तर्गत इकाई प्रभार “मी. टन या उसका भाग” है जो दृष्टि भ्रम से मूल्याधारित दिखाई गई है।

6.3. केपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तरों की जाँच की गई थी और यह देखा गया था कि प्रस्तुत की गई सूचना में कुछ अन्तराल है। तदनुसार, केपीटी से अभिकल्पित क्षमताजैसे कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने, टूना पत्तन को लागू विशिष्ट शर्तें और निबन्धन निर्धारित करने, “प्रति घंटा आधार पर” बर्थ किराया लगाने में परिवर्तन करने हेतु अनुरोध किया गया था।

7.1. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 22 फरवरी 2005 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस प्रकरण में जिन उपयोगकर्ताओं से परामर्श किया गया था, उनमें से कोई भी संयुक्त सुनवाई में उपस्थित नहीं हुआ। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि जब कभी प्रस्तावित दरें कांडला में वर्तमान दरों से अधिक पाई जाएं तभी वह पोत घाट दरों में प्रस्तावित बढ़ोत्तरी कांडला में प्रचलित दरों के स्तर तक उदार बना दे और सरकार की हाल ही में नीति घोषणा के अनुसार तटीय कार्गो / पोतों को रियायत प्रदान करने हेतु एक विशेष प्रावधान सम्मिलित कर ले।

7.2. प्रत्युत्तर में केपीटी ने संशोधित दरमान का मसौदा भेज दिया है। केपीटी द्वारा संशोधित दरमान में किए गए मुख्य सुधारों में से कुछ निम्नानुसार हैं:

- (i) जहाँ कहीं भी पहले प्रस्तावित पोत घाट दरें कांडला की वर्तमान दरों से अधिक थीं, उन्हें कांडला की प्रचलित दरों के स्तर तक उदार बना लिया गया है,
- (ii) हाल ही में सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार, संशोधित दरमान में तटीय मार्गों / तटीय पोतों को रियायत प्रदान करने का प्रावधान शामिल कर लिया गया है।
- (iii) बर्थ किराया प्रभार लगाने की इकाई, पहले प्रस्तावित “आठ घंटे आधार” के स्थान पर “प्रति घंटा आधार” तक घटा ली गई है।
- (iv) पत्तन देयताओं को भी, टूना पत्तन में वर्तमान दरों से 50% अधिक तक संशोधित करने हेतु प्रस्तावित किया गया है।
- (v) तटवर्ती पोत, समुद्रवर्ती पोत जैसे शब्दों की परिभाषाएँ और टूना पत्तन के लिए लागू कुछ शर्तें और निम्न दरमान में सम्मिलित करने के लिए प्रस्तावित हैं।

8. इस प्रकरण में परामर्श से स्वीकृत प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा रखे गए तर्कों के सारांश सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) टूना पत्तन के दरमान का पिछला संशोधन वर्ष 1994 में किया गया था। केपीटी का (वर्तमान) प्रस्ताव, 10 वर्षों के अन्तराल के बाद टूना पत्तन की दरों में 50% वृद्धिकारी संशोधन करने के लिए है।
- (ii) कांडला पोर्ट स्टीवेडोर्स असोसिएशन (केपीएसए) के अलावा किसी भी उपयोगकर्ता ने कोई बिन्दुवार आपत्ति नहीं उठाई थी। केपीएसए का तर्क था कि चूंकि टूना पत्तन के लिए दरें हमेशा, कांडला पत्तन के प्रशुल्क की तुलना में कम ही होती हैं, टूना पत्तन के प्रशुल्क में कोई बढ़ोत्तरी वाला संशोधन नहीं होना चाहिए। केपीटी की दरों में पिछली बार किए गए सामान्य संशोधन के समय टूना पत्तन के प्रशुल्क में संशोधन नहीं किया गया था। वर्तमान दरें लगभग एक दशक पहले निर्धारित की गई थीं और प्रचालन-लागत में आई वृद्धि को समायोजित करने के लिए उनकी समीक्षा करने की आवश्यकता है क्योंकि यातायात की मात्रा में (इस अवधि में) कोई उल्लेखनीय परिवर्तन नहीं हुआ है। यदि इस प्रकार के समायोजन नहीं किए जाते हैं तो टूना प्रचालन को व्यापक स्तर पर कहीं और से सब्सिडी देनी पड़ेगी। इस तथ्य के बाद कि कांडला और टूना अलग-अलग तरह के ग्राहकों के आवश्यकताएं पूरी करते हैं, सब्सिडी देना वांछनीय नहीं है।
- (iii) दरों में बढ़ोत्तरी वाला संशोधन प्रस्तावित करने का मुख्य कारण पिछले 10 वर्षों की अवधि में टूना पत्तन की प्रचालनीय लागत में उल्लेखनीय वृद्धि हो जाना है। टूना पोर्ट की केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी इस स्थिति को स्पष्ट रूप से उजागर करती है। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने यह प्रमाणित किया है कि प्रचालनीय आय, प्रचालनीय लागत, टूना पत्तन के लिए रखे गए अलग बजट सेंटर में आरक्षित आंकड़ों के अनुसार हैं।

केपीटी द्वारा टूना पत्तन के लिए प्रस्तुत की गई लागत विवरणी वर्ष 2005-06 और वर्ष 2006-07 के लिए 474% का औसतन घाटा दर्शाती है। इन वर्षों में से प्रत्येक में आय का अनुमान 4.95 लाख रुपये है जबकि प्रचालन लागत का अनुमान क्रमशः 19.39 लाख रुपये और 13.68 लाख रुपये है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर तो प्रचालन लागत भी पूरी-पूरी वसूल नहीं हो पाती।

केपीटी ने अनुमान लगाया है कि प्रस्तावित बढ़ोत्तरी वाले संशोधन के कारण 2 लाख रुपये प्रति वर्ष के अतिरिक्त आय होगी जो, इसके बाद भी, सम्पूर्ण प्रचालन लागत को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। विशालकाय प्रचालन घाटों को देखते हुए, केपीटी के प्रस्ताव के अनुसार दरों में बढ़ोत्तरी वाला संशोधन स्वीकार करना चाहिए।

- (iv) केपीटी ने अपने आरम्भिक प्रस्ताव में वर्तमान बर्थ किराया प्रभार में 50% वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था। प्रस्तावित संशोधित दरमान में, केपीटी ने हमारे सुझाव पर लेवी की इकाई को 8 घंटे वाले आधार से बदल कर प्रति घंटा आधार कर दिया है। यह, इस प्राधिकरण द्वारा किए गए सामान्य निर्धारण के अनुरूप है। लेवी की इकाई में जब यह सुधार किया जाएगा, तब वर्ष किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए पहले प्रस्तावित 50% वृद्धि वाले संशोधन की अपेक्षा 75% बढ़ाने का प्रस्ताव है। इस विचलन के लिए केपीटी ने कोई कारण नहीं बताया है। चूंकि प्रशुल्क की अन्य

- सभी मर्दों के लिए प्रस्तावित संशोधन वर्तमान स्तर से 50% (अधिक) है, बर्त किराया में बढ़ोत्तरी भी वर्तमान प्रशुल्क से उसी स्तर तक अनुमत की जाती है। तदनुसार, प्रस्तावित बर्त किराया दरों को परिवर्तित किया जाता है।
- (v) पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने, हाल ही में, जनवरी 20 05 को इस प्राधिकरण को निदेश देते हुए एक नीति - निदेश जारी किया कि तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, विदेशगामी पोतों के प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए। यह भी निर्णय किया गया था कि कच्चे तेल सहित पीओएल, तापीय कोयले से इतर कार्गो / कन्टेनर संबंधी प्रभार, तटीय कन्टेनर / कार्गो के लिए सामान्य कार्गो / कन्टेनर संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक न हो। सरकार द्वारा जारी किया गया नीति निदेश विशेष रूप से कहता है कि दरमान के प्रत्येक संशोधन के समय, विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण, तटीय पोत के प्रशुल्क में समायोजन करने की आवश्यकता नहीं है।
- केपीटी ने संशोधित दरमान में पत्तन देयताओं और तट पर लाने संबंधी प्रभार के विषय में, सरकार के निदेशों के अनुरूप, तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है और इसीलिए उसे स्वीकार किया जाता है। तथापि तटीय पोत के लिए बर्त किराए की गणना, कथित स्तर पर रियायत अनुमत करते हुए प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से विदेशगामी दर को अद्यतन करके की गई है। चूंकि सरकारी निदेश विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के लिए तटीय पोत प्रशुल्क में समायोजन न करने के लिए विशेष रूप से कहता है, तटीय पोतों के लिए बर्त किराया, ऐसे पोतों के लिए वर्तमान बर्त किराये से 50% अधिक निर्धारित किया जाता है।
- (vi) अन्य प्रशुल्क मर्दों के लिए प्रस्तावित संशोधन के अनुरूप संशोधित दरमान में पत्तन देयताओं में 50% वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। 10 जीआरटी तथा इससे अधिक वाले तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताएँ 115% बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है। वर्तमान दरों में 50% वृद्धि की अनुमति प्रदान करने के सामान्य निर्णय के अनुरूप तटीय पोतों पर पत्तन देयताओं में प्रस्तावित वृद्धि उदार की जाती है।
- (vii) यदि कोई पोत अपनी यात्रा के दौरान अपना स्तर तटीय पोत से विदेशगामी पोत में परिवर्तित करता है तो केपीटी ने लागू होने वाली उच्चतर दर पर पत्तन देयता लगाने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्तावित प्रावधान अन्य महापत्तनों में पत्तन देयता लगाने के अनुरूप नहीं पाया गया है। पत्तन देयता पोत के पत्तन में प्रवेश के लिए शुल्क है और इसलिए पोत के पत्तन में प्रवेश के समय उसके स्तर के अनुरूप लगाया जाना चाहिए। प्रस्तावित प्रावधान को तदनुसार ही सुधारा जाता है।
- (viii) तट तक लाने संबंधी प्रभार के लिए इकाई, वर्तमान व्यवस्था के अनुसार एनआरटी आधार पर है। तत्पश्चात्, पत्तन ने लेवी की इकाई को एनआरटी से जीआरटी आधार पर परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने दरों में तदनु रूप कोई समायोजन नहीं किया है। यदि लेवी की इकाई ब दली जाती है, तो दरों में भी समायोजन करना समुचित होगा। चूंकि केपीटी ने दरों में आवश्यक समायोजन नहीं किया है, एनआरटी आधार पर लेवी के वर्तमान यूनिट को जारी रखने की अनुमति प्रदान की जाती है तथापि तट तक लाने संबंधी वर्तमान प्रभारों में 50% का प्रस्तावित वृद्धिकारी संशोधन, पिछले अनुच्छेदों में वर्णित कारणों से अनुमोदित किया जाता है।
- (ix) अधिकतर मर्दों के लिए प्रस्तावित पोत घाट दरें, केवल कुछ जिन्यों की दरों को छोड़कर, कांडला पत्तन में प्रचलित दरों से कम ही पाई गई थीं। चूंकि केपीटी ने स्वयं यह माना है कि ऐतिहासिक रूप से, टूना पत्तन की दरें कांडला में प्रभारित दरों से कम हैं, कुछ कार्गो मर्दों के लिए दरें, कांडला में प्रचलित दरों की तुलना में अधिक निर्धारित करने के लिए कोई औचित्य नहीं है। हमारी सलाह पर केपीटी ने ऐसी जिन्यों की पोतघाट दरों को जहाँ कहीं से प्रस्तावित दरें केपीटी के दरमान में निर्धारित दरों से अधिक हैं, कांडला पत्तन में प्रचलित दरों के स्तर तक कम कर दिया है। तटीय कार्गो के लिए, इस विषय में सरकार के, हाल के, निदेशों के अनुपालन में, इतर सामान्य कार्गो के प्रशुल्क के 60% पर अलग प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह टूना पत्तन में वास्तव में प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ से, दरों की समीक्षा के लिए अगला प्रस्ताव तैयार करने के समय पोतघाट अनुसूची को युक्तिसंगत बना ले।

ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, टूना पत्तन में प्रस्तावित पोत घाट दर के अतिरिक्त इसने पत्तन के श्रमिकों की आपूर्ति के लिए 15 रु. प्रति मी.ट. वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रावधान केपीटी के दरमान में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप है और इसीलिए स्वीकार किया जाता है।

- (x) केपीटी ने प्रत्येक बिल के कुल योग को निकटतम पूर्ण दहाई तक पूरा करने का प्रस्ताव किया है। केपीटी के वर्तमान दरमान में और कुछ अन्य महापत्तनों में (के दरमान में) प्रत्येक बिल के कुल योग को अगले उच्चतर रूपये तक पूरा लिखने की व्यवस्था है। प्रस्तावित प्रावधान को केपीटी के वर्तमान दरमान में प्रचलित निर्धारण के अनुरूप उदार बनाया जाता है।

- (xi) केपीटी ने तट की और आने वाले पोत की परिभाषा पत्तन देयता लगाने के संदर्भ से की है। अन्य सभी महापत्तनों में इस शब्द का उपयोग तटीय या तटवर्ती पोत के रूप में होता है, न कि तट की ओर आने वाले पोत के रूप में। केपीटी द्वारा शब्द की प्रस्तावित परिभाषा, अन्य महापत्तनों में समान रूप से निर्धारित परिभाषा के अनुरूप नहीं पाई गई है। केपीटी के दरमान में पहले ही तटीय या तटवर्ती पोत, विदेश गामी पोत आदि शब्दों की परिभाषाएँ ही सन्निहित हैं और वही टूना पत्तन के लिए भी लागू होंगी। इसलिए यह आवश्यक नहीं समझा गया है कि इन शब्दों की टूना पत्तन के लिए अलग से या भिन्न रूप से परिभाषा की जाए।
- (xii) जिन सेवाओं के लिए टूना पत्तन के दरमान में दरें सम्मिलित नहीं की गई हैं और अन्य सभी शर्तें और निबन्धन कांडला पत्तन के दरमान में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार लगाई जाने के लिए प्रस्तावित हैं। चूंकि टूना पत्तन में प्रदत्त सेवाओं की तुलना कांडला पत्तन में प्रदत्त सेवाओं से नहीं की जा सकती, इसलिए कांडला पत्तन कांडला की सभी शर्तों और निबन्धनों को टूना पत्तन के लिए लागू करना उपयुक्त नहीं पाया गया है। इसलिए प्रस्तावित प्रावधान यह कहने के लिए संशोधित किया जाता है कि केपीटी में निर्धारित अन्य सभी शर्तें और निबन्धन तभी लागू होंगे जब टूना पत्तन में प्रदत्त सेवाएँ / सुविधाएँ कांडला पत्तन में प्रदत्त उन्हीं सेवाओं के समान स्तर की होंगी।
- (xiii) केपीटी ने दरों में संशोधन 2 मई 2002 के पिछले प्रभाव से मांगा है। यह प्राधिकरण दरों में संशोधन पिछले प्रभाव से तब तक अनुमोदित नहीं करता जब तक कोई असाधारण परिस्थिति उभर कर किसी अपवादीय व्यवहार की आवश्यकता न पैदा कर दे। केपीटी 10 वर्ष के अन्तराल के बाद दरों में संशोधन का प्रस्ताव लेकर आया है। वर्ष 2002 में केपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय भी, इसने टूना पत्तन की दरों में संशोधन के लिए प्रस्ताव नहीं किया था। पत्तन समय पर प्रस्ताव लेकर नहीं आया, पिछले प्रभाव से संशोधन अनुमत करने का यह कोई वैध कारण नहीं हो सकता। ऐसा होते हुए, टूना पत्तन के लिए अनुमोदित संशोधित दरें भावी समय से ही प्रभावी होंगी।
- (xiv) टूना पत्तन के लिए अलग दरमान कायम करना आवश्यक नहीं समझा गया है। टूना पत्तन में प्रभार्य प्रभारों की अनुसूची स्वयं केपीटी के दरमान में एक अलग अध्याय के रूप में सम्मिलित है। इससे कांडला पत्तन की दरों की व्यापक समीक्षा के साथ-साथ टूना पत्तन के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को सुविधा होगी।
- (xv) चूंकि केपीटी के दरमान की सामान्य समीक्षा में पहले से ही विलम्ब हो गया है, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह दरों की समीक्षा / संशोधन के लिए अपना व्यापक प्रस्ताव जून 2005 तक प्रस्तुत कर दे। टूना पत्तन के लिए अनुमोदित दरों की वैधता, अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क वैधताचक्र के अनुरूप दो वर्ष की अवधि के लिए ही रहेगी। टूना पत्तन के लिए दरों की अगली समीक्षा पर, समूचे पत्तन की वित्तीयस्थिति का आकलन करने के लिए कांडला पत्तन के दरमान की अगली समीक्षा / संशोधन के साथ विचार किया जाएगा।
- (xvi) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें उच्चतम स्तर की होंगी और छूट / कटौती इस प्राधिकरण की घोषित नीति के अनुरूप जमीनी स्तर की होंगी। केपीटी को यह छूट होगी कि वह पत्तन की वाणिज्यिक स्थिति के आधार पर यदि अपेक्षित समझ तो कम दरें लगा सकता है।

10.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टूना पत्तन के लिए दरों को, जो अनुलग्नक -I पर संलग्न है और जो केपीटी के वर्तमान दरमान में अध्याय V के रूप में डाली गई हैं, अनुमोदन प्रदान करता है।

10.2. पोतों से संबंधित प्रभारों की संशोधित दरें और सशर्तताएँ इस आदेश की भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभाव से आएंगे।

10.3. दरमान और कार्गो संबंधी प्रभारों की इतर विविध प्रभारों की सशर्तताएँ इस आदेश की भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि के बाद 15 दिन बीतने पर प्रभावी होंगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/05-असा.]

**अनुलग्नक-I**

कांडला पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान में डाले जाने के लिए

**अध्याय - V****टूना पत्तन के लिए दरें****अनुसूची I- पत्तन देयताएँ**

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी या उसका भाग		लेवी की आवृत्ति
		विदेश गामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रु. में)	
1.	10 जीआरटी और अधिक वाले पोत (मछली पकड़ने वाली नौकाओं के सिवाय)	0.075	1.05	प्रत्येक प्रवेश के समय देय
2.	10 जीआरटी और अधिक वाले समुद्री यात्रा पर जाने वाले पोत (मछली पकड़ने वाली नौकाएँ छोड़कर)	0.045	0.90	

**टिप्पणी:** पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश करने के समय उसके स्तर के आधार पर पत्तन देयताएँ प्रभारित की जाएंगी।

**अनुसूची II- बर्थ किराया प्रभार**

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी या उसका भाग	
		विदेश गामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	10 जीआरटी तक के पोत	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	10 जीआरटी से ऊपर के पोत	0.0019	0.03

**अनुसूची III- तट पर लाने संबंधी प्रभार**

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी या उसका भाग	
		विदेश गामी पोत (अम. डालर में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	तट पर लाने संबंधी प्रभार	0.015	0.30

## अनुसूची IV- पोत-घाट प्रभार

क्रम.सं.	जिन्सों का विवरण	इकाई	तटीय कार्गो से इतर (रु.में)	तटीय कार्गो (रु.में)
क	तरल कार्गो			
1.	कच्चे तेल के अलावा बड़ी मात्रा में पीओएल उत्पाद	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
2.	बंकरों सहित अन्य तरल कार्गो	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
ख	शुष्क कार्गो			
3.	उर्वरक और गंधक सहित कच्चा माल	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
4.	खाद्यान्न, अनाज, दालें और तिलहन	मी.ट. या उसका भाग	7.50	4.50
5.	सीमेंट और जले हुए कोयले के अवशेष	मी.ट. या उसका भाग	12.00	7.20
6.	सभी रूपों में अयस्क और खनिज	मी.ट. या उसका भाग	11.25	6.75
7.	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
8.	धातुएँ (लौह / अलौह और पाइप, प्लेट, कच्चा लोहा, क्वाइल चादरें और कोक्स समेत धातु भंगार)	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
9.	मुर्गी, भेड़ और बकरियों सहित पशु	प्रत्येक	5.00	3.00
10.	पशु (उपरोक्त के अलावा)	प्रत्येक	12.00	7.20
11.	पशु उत्पाद, हड्डियों का चूर्ण, चमड़ा, साबुत हड्डियाँ (स्टैम)	मी. ट. या उसका भाग	7.50	4.50
12.	खली पशुओं का चारा	मी.ट. या उसका भाग	7.50	4.50
13.	रद्दी कागज और न्यूज प्रिंट	मी.ट. या उसका भाग	13.50	8.10
14.	भवन निर्माण सामग्री और रेती	मी.ट. या उसका भाग	11.25	6.75
15.	कोयला और कोक (जलावन लकड़ी सहित)	मी.ट. या उसका भाग	12.00	7.20
16.	इमारती लकड़ी और बांस	मी.ट. या उसका भाग	10.50	6.30
17.	पटसन, पटसन-उत्पाद और क्वायर उत्पाद	मी.ट. या उसका भाग	10.50	6.30
18.	सूत की कतरन सहित सूत	मी.ट. या उसका भाग	9.00	5.40
19.	नमक	मी.ट. या उसका भाग	2.50	1.50
20.	शक्कर-चीनी	मी.ट. या उसका भाग	7.50	4.50
21.	एस्बेस्टोस	मी.ट. या उसका भाग	9.00	5.40
22.	सिंथेटिक रेजिन और लकड़ी की लुगदी	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00
23.	शस्त्र, गोला-बारूद, विस्फोटक और रक्षा सामग्री	मी.ट. या उसका भाग	18.00	10.80
24.	सोडा एश, एचडीपीई इत्यादि समेत शुष्क रसायन	मी.ट. या उसका भाग	10.50	6.30
25.	अन्य अदिष्ट सामान	मी.ट. या उसका भाग	15.00	9.00



टिप्पणियाँ:

- (i) उपरोक्त दरों के साथ-साथ ब्रेक बल्क कार्गो से पत्तन श्रमिकों के अपूर्ति के एका में रु. 15/- प्रति मी.ट. लिया जाएगा ।
- (ii) वास्तव में, निर्यातीत सामान पर पोत घाट प्रभार लगाया जाएगा ।
- (iii) किसी भी कार्गो को पोत /ऑनबोर्ड और पोत घाट अनुसूची में “अनिर्दिष्ट वर्ग” में वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए कि क्या उस कार्गो को उन अनुसूचियों में वर्णित निर्दिष्ट श्रेणियों में से किसी एक श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण देखना होगा ।

**अनुसूची -V किराया शुल्क**

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. या उसका भाग प्रति माह या उसका भाग
1.	खुले स्थान के लिए	7.50
2.	ढके हुए स्थान के लिए	48.00
3.	इमारती लकड़ी का बोर्ड पर भंडारण	दर प्रति 10 वर्ग मी. या उसका भाग प्रति दिन या उसका भाग (रुपये में ) 150

**अनुसूची -VI ट्रॉली भाड़ा प्रभार**

क्र. सं.	जिन्स का विवरण	दर प्रति दिन या उसका भाग (रु. में.)
1.	ट्रॉली किराया भाड़ा	15.00

सामान्य टिप्पणियाँ

- (i) जब भी कोई निर्दिष्ट दर उपलब्ध न हो, वैसी ही मद के लिए कांडला में निर्धारित दर लागू होगी बशर्ते टूना पत्तन में प्रदत्त प्रासंगिक सेवाएं / सुविधाएं कांडला पत्तन के समान हैं ।
- (ii) टूना पत्तन में सेवाएँ प्रदान करने की शर्तें और निबंधन वही होंगी जो कांडला पत्तन में वैसी ही सेवाओं के लिए निर्धारित हैं बशर्ते वे सेवाएं / सुविधाएँ कांडला की सेवाओं / सुविधाओं के तुलनीय हों ।
- (iii) बिल की कुल राशि अगले उच्चतर रूपये में पूरी लिखी जाएगी ।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st March, 2005

**No. TAMP/64/2004-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 approved of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for revision of Scale of Rates (SOR) for Tuna Port as in the Order appended hereto.

1129 61/05-3

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/64/2004 - KPT****Kandla Port Trust (KPT)**

- - - -

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 15th day March 2005)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for revision of Scale of Rates (SOR) of Tuna Port.

2.1. The Scale of Rates of Kandla Port Trust was last revised in April 2002 and it did not include revision of rates for Tuna Port.

2.2. When KPT sent a proposal in its letter dated 13 December 2004 ranging from amendment of some conditionalities in the SOR to revision of rates at Tuna port, the KPT was advised to file a separate proposal for comprehensive review/ revision recognising that the existing SOR of the KPT is already due for review.

3.1. In this backdrop, the KPT has filed a separate proposal for upward revision of the rates for Tuna Port. It has requested this Authority to consider its proposal for revision of rates for Tuna port without linking it to the general revision of KPT's Scale of Rates, as it would take some time for the port to finalise the proposal for comprehensive review / revision.

3.2. The KPT has made the following main points in its proposal:

- (i). The Tuna Port is a part and parcel of the Kandla Port and the rates for Tuna Port are historically separate from Kandla Port.
- (ii). The rates prescribed for Tuna Port are always lower in comparison to the rates prescribed for Kandla Port due to lower investment and less utilisation of the available land/ facilities at Tuna Port.
- (iii). The rates of Tuna were last revised in the year 1994. Since the traffic at Tuna is very meager (1200 MT) compared to the traffic handled at Kandla port, it was not considered fit to revise the rates of Tuna port at the time of last general revision.
- (iv). There is considerable increase in the operating cost of Tuna Port in last ten years in wages, repairs and maintenance, etc., and hence a need is felt to revise the rates of Tuna Port.

3.3. The KPT has proposed an increase of 50% in the rates fixed in 1994. It has stated that the financial implication on account of the proposed increase is not substantial. In fact, the additional revenue to accrue if the proposal is approved in toto will be around Rs.2 lakhs per annum.

3.4. The KPT has sought approval of its proposal with retrospective effect from 2 May 2002. The proposal has been approved by the Board of Trustees of the KPT in its meeting held on 7 August 2004.

4. The KPT subsequently on our request has furnished the cost statements for the year 2003-04. The cost statement shows a deficit of 479%.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal received from the KPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments.

5.2. The comments received from the concerned user organisations were forwarded to KPT as feed back information. We have not received any response from the KPT so far in this regard.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications on the various points. The KPT has responded to our queries and has also furnished revised cost statement for Tuna Port, incorporating Revised Estimates for 2004-05, Budget Estimates for 2005-06 and Projections for 2006-07. The cost statement reflects an average deficit of around 588% for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07.

6.2. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by the KPT is tabulated below:

Sl.No.	Queries raised	Replies furnished by Kandla Port
(i)	To indicate the basis of estimating the operating income, operating costs, interest cost and depreciation.	Operating income, operating cost and depreciation is considered as per actuals, and interest cost is calculated on capital employed. A separate Budget Centre is maintained for Tuna Port.
(ii)	To indicate the traffic projections and the designed capacity of Tuna Port.	Traffic forecast is 1050 MT, 1788 MT and 1788 MT for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. As no infrastructure like berths, wharf, etc., are available at Tuna Port, the designed capacity of Tuna port cannot be furnished.
(iii)	To furnish details of capital employed.	The details of Capital employed at Tuna port are furnished. It has also been confirmed that the assets which are decommissioned/ obsolete are not included in the capital employed.
(iv)	To rationalise the unit of charges prescribed for berth hire and beaching charges.	Only country craft are being berthed at Tuna having registered tonnage. Hence the unit of charges for the purpose of Beaching charges and the Berth Hire charges may be read as GRT.
(v)	The General note (1) to the SOR states that whenever no specific rates are quoted, the rates prescribed for corresponding items at Kandla will apply, whereas the list specifically has a rate for "Others". This inconsistency in the Wharfage Schedule may be reviewed.	The General Note (1) is to be deleted.
(vi)	With reference to proposed provision about applying the terms and conditions prescribed in the SOR of the KPT for Tuna Port it was requested to confirm that the services provided at Kandla and Tuna Ports are comparable.	The services provided at Kandla and at Tuna are not comparable.
(vii)	The rate and unit of charges proposed for other cargo not specified in the schedule are not clear and hence may be modified, if necessary.	The unit charge under item 25 is "M.T. or part thereof". Through oversight it has been shown as advalorem.

6.3. The replies furnished by KPT were examined and it was observed that there is certain gap in the information furnished. Accordingly, KPT was requested to furnish additional

information on certain points like designed capacity, to prescribe specific terms and conditions applicable to Tuna port, to modify the levy of berth hire on "per hour basis" etc.

7.1. A joint hearing in this case was held on 22 February 2005 at the KPT premises. None of the users consulted in this case attended the joint hearing. As decided at the joint hearing, the KPT was requested to moderate the proposed increase in wharfage rates to the level of the prevailing rates of Kandla, wherever the proposed rates are found to be more than the existing rate at Kandla and to incorporate a specific provision to allow concessions to coastal cargo / vessels as per the recent policy announcement of the Government.

7.2. The KPT in response has forwarded revised draft Scale of Rates. Some of the main modifications made by the KPT in the revised Scale of Rates are as follows:

- (i). Wharfage charges have been moderated to the level of prevailing rates of Kandla wherever, earlier proposed wharfage rates were higher than the existing rates of Kandla.
- (ii). Concessions to coastal cargo/coastal vessel have been incorporated in the revised Scale of Rates in accordance with the recent policy direction of the Government.
- (iii). The unit of levy of berth hire charges has been reduced to per hour basis as against eight hours basis as proposed earlier.
- (iv). Port dues has also been proposed to be revised 50% above the existing rates at Tuna Port.
- (v). Definition of the terms like coasting vessel, sea going vessel and some of the terms and conditions applicable for Tuna Port is proposed to be included in the Scale of Rates.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The last revision of Scale of Rates of Tuna Port was made in the year 1994. The proposal of the KPT is for upward revision of rates for Tuna Port by 50% after a gap of 10 years.
- (ii). None of the users have raised any pointed objections on the proposal except the Kandla Port Stevedores Association (KPSA). The KPSA has argued that since rates for Tuna port are always lower in comparison to the tariff of Kandla Port, there should not be any upward revision in the tariff of Tuna Port. The tariff of Tuna port was not revised at the time of last general revision of rates of the KPT. The existing rates were fixed nearly a decade ago and they need to be reviewed to adjust for increase in operating cost since the volumes do not have undergone any significant change. If such adjustments are not made, the Tuna operation may have to be cross subsidised at a larger level, which is not desirable given the fact that Kandla and Tuna cater to different set of clientele.
- (iii). The main reason for proposing upward revision in the rates is considerable increase in the operating cost of Tuna Port in the last 10 years. The cost statement for Tuna Port furnished by KPT, brings out this position clearly. It is noteworthy that the port has certified that the operating income, operating costs are as per the figures captured in separate budget center maintained for Tuna Port.

The cost statement for Tuna Port furnished by the KPT reflect average revenue deficit of 474% for the years 2005-06 and 2006-07. The operating cost is estimated at Rs.19.39 lakhs and Rs.13.68 lakhs as against the income estimation of Rs.4.95 lakhs for each of these years. It is thus evident that even the operating cost is not recovered fully at the existing level of tariff.

Additional income on account of the proposed upward revision estimated by the KPT is Rs.2 lakhs p.a. only which will still not be sufficient to cover the entire operating cost. In view of the huge operating deficit position, there is a case for accepting the upward revision of rates proposed by KPT.

- (iv). The KPT had proposed to increase the existing berth hire charge by 50% in its initial proposal. In the revised proposed SOR, the KPT on our suggestion has modified the unit of levy from 8 hourly basis to per hour basis. This in line with the general prescription made by this Authority. While carrying out this modification in the unit of levy, berth hire charge is proposed to be increased by 75% for foreign-going vessel as against 50% upward revision proposed earlier. The KPT has not explained any reasons for this variation. Since, the revision proposed for all the other items of tariff is 50% from the existing level, the increase in the berth hire is also allowed at the same level from the existing tariff. The proposed berth hire rates are modified accordingly.

- (v). The Government of India in the Ministry of Shipping has recently issued a policy direction on 1 January 2005 directing this Authority that the vessels related charges for coastal vessels should not exceed 60% of the charges for foreign-going vessels. It has also decided that cargo / containers related charges other than thermal coal, POL including crude oil should also not exceed 60% of normal cargo/ container related charges for coastal container / cargo. The policy direction issued by the Government specifically states that the tariff for coastal vessel need not be adjusted for exchange rate fluctuation at the time of each general revision of Scale of Rates.

The KPT in the revised Scale of Rates has proposed concessional tariff for coastal vessels in respect of port dues and beaching charge in line with the Govt. directions and hence the same is accepted. Berth hire for coastal vessel is, however, arrived at by updating the foreign-going rate with reference to the current exchange rate while allowing the concession at the stated level. Since the Govt. direction specifically states not to adjust the coastal vessel tariff for the exchange rate variation, berth hire for coastal vessel is prescribed at 50% above the existing berth hire for such vessels.

- (vi). Port dues is proposed to be increased by 50% in its revised Scale of Rates in line with the revision proposed for other tariff items. Port dues for coastal vessels of 10 GRT and above is proposed to be increased by 115%. In line with the general decision of allowing 50% increase over the existing rates, the increase proposed in port dues on coastal vessels is moderated.
- (vii). The KPT has proposed to levy port dues at the higher applicable rate in case a vessel changes its status from coastal vessel to foreign going vessel in course of its voyage. This proposed provision is not found to be in line with levy of port dues at the other major ports. The port due is a fee for entry of the vessel into the port and hence, must levied based on the status of the vessel at the time of entry into the port. The proposed provision is modified accordingly.
- (viii). The unit of levy for beaching charge is on NRT basis as per the existing arrangement. Subsequently, the port has proposed to modify the unit of levy from NRT to GRT basis. It has, however, not made any corresponding adjustment in the rates. If the unit of levy is changed, it is appropriate to make adjustments in the rates also. Since the KPT has not made the necessary

1129 GI/ES-4

adjustment in the rate, the existing unit of levy on NRT basis is allowed to continue. The proposed upward revision of 50% in the existing beaching charges is, however, approved for the reasons explained in preceding paragraphs.

- (ix). The wharfage rates proposed for most of the items were found to be lower than the rates prevailing in Kandla Port except for a few commodities. Since KPT itself has conceded that historically the rates for Tuna Port are lower than the rates levied at Kandla, there is no justification in prescribing the rates for some of the cargo higher in comparison to the rates prevailing at Kandla. On our advice, the KPT has moderated the wharfage rates of such commodities wherever the rates proposed are higher than those prescribed in the KPT's SOR to the level of prevailing rates in Kandla Port. Separate tariff for coastal cargo has also been prescribed at 60% the tariff of other normal cargo in compliance with recent direction from the Government in this regard.

The KPT is advised to rationalise the wharfage schedule with reference to the cargo actually handled at Tuna port at the time of formulating its next proposal for review of rates.

It has proposed to charge Rs.15/- per M.T. for supply of port labour, in case of break bulk cargo in addition to the proposed wharfage rate at Tuna Port. This provision is in line with the provision prescribed in the existing Scale of Rates of the KPT and hence, is accepted.

- (x). The KPT has proposed to round off the grand total of each bill to the nearest of Rs.10/-. The existing Scale of Rates of KPT and also some of the other major ports provide for rounding off the grand total of each bill to the next higher rupee. The proposed provision is, therefore, modified in line with the prescription prevailing in the existing Scale of Rates of the KPT.
- (xi). The KPT has defined the term coasting vessel with reference to levy of port dues. The term used at all the other major ports is coastal vessel and not coasting vessel. Definition of the term proposed by the KPT is not found to be in line with the definition prescribed uniformly at the other major ports. The SOR of KPT already contains definitions of the terms coastal vessels, foreign going vessels, etc., and the same will be applicable for Tuna Port also. It is, therefore, not found necessary to define these terms either separately or differently for Tuna Port.
- (xii). The services for which the rates are not included in the SOR of the Tuna port and all the other terms and conditions are proposed to be levied as per the provisions prescribed in the SOR of the Kandla port. Since the services provided at Tuna port are not comparable to the services offered at the Kandla Port, it is not found appropriate to apply all the terms and conditions of Kandla Port for Tuna Port. The proposed provision is, therefore, amended to state that other terms and conditions prescribed in the KPT shall apply provided the services offered/facilities provided at Tuna Port are at par with those at the Kandla Port.
- (xiii). The KPT has sought retrospective revision of rates with effect from 2 May 2002. This Authority does not approve retrospective revision of rates unless extraordinary circumstances emerge warranting any exceptional treatment. The KPT has come up with a proposal for revision of rates after a gap of 10 years. Even at the time of last general revision of SOR of the KPT in the year 2002, it had not proposed revision of rates for Tuna Port. That the port did not come up with a proposal in time cannot be a valid reason for allowing retrospective revision. That being so, the revised rates approved for Tuna port will have prospective effect.

(xiv). It is not found necessary to maintain a separate Scale of Rates for Tuna Port. The schedule of charges leviable at Tuna port is included as a separate chapter in the Scale of Rates of KPT itself. This will also enable this Authority to review the tariff for Tuna port along with comprehensive review of rates for Kandla port.

(xv). Since general review of the Scale of Rates of the KPT is already overdue, the port is advised to file its comprehensive proposal for review/revision of rates by June 2005.

The validity of the rates approved for Tuna port will remain for a period of two years in line the tariff validity cycle prescribed by this Authority in other cases. The next review of rates for Tuna Port will be considered along with next review/ revision of Scale of Rates of the Kandla port to assess the financial position of the port as a whole.

(xvi). The rates approved by this Authority will be at ceiling level and the rebate/discount will be at floor level in line with the stated policy of this Authority. The KPT will have flexibility to charge at lower rate, if it so desires based on the commercial judgement of the Port.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the rates for Tuna Port as attached as **Annex-I** which are inserted as Chapter V in the existing Scale of Rates of the KPT.

10.2. The revised rates and conditionalities relating to the vessels related charges will come into affect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

10.3. The Scale of Rates and conditionalities relating to cargo related charges and other miscellaneous charges will become effective after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ ADVT. III/IV/143/05-Exty.]

1129 GI/05-5

**ANNEX - I**

To be inserted in the existing Scale of Rates of the Kandla Port Trust

**CHAPTER - V****RATES FOR TUNA PORT****SCHEDULE I – PORT DUES**

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT or part thereof		Frequency of levy
		Foreign going vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	
1.	Vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.075	1.05	Payable on each entry
2	Sailing vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.045	0.90	

**Notes:**

- (i) Port Dues will be charged based on the status of the vessel at the time of its entry into the port limits.

**SCHEDULE II – BERTH HIRE CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessel upto 10 GRT	Free	Free
2.	Vessels above 10 GRT	0.0019	0.03

**SCHEDULE III – BEACHING CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Rate per NRT per month or part thereof	
		Foreign going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Beaching charges	0.015	0.30



**SCHEDULE IV - WHARFAGE CHARGES**

Sr. No.	Particulars of commodity	Unit	Other than Coastal Cargo (in Rs.)	Coastal Cargo (in Rs.)
A	LIQUID CARGO			
1	POL products in bulk other than crude oil	M.T. or part thereof	15.00	9.00
2	Other liquid cargo including bunkers	M.T. or part thereof	15.00	9.00
B	DRY CARGO			
3	Fertilizer and raw material including sulphur	M.T. or part thereof	15.00	9.00
4	Food grains, cereals, pulses & oil seeds	M.T. or part thereof	7.50	4.50
5	Cement & clinker	M.T. or part thereof	12.00	7.20
6	Ores & minerals in all forms	M.T. or part thereof	11.25	6.75
7	Granites and marbles	M.T. or part thereof	15.00	9.00
8	Metals (Ferrous/ nonferrous & metals scrap including pipes, plates, pig iron, coil sheets and cokes)	M.T. or part thereof	15.00	9.00
9	Animals including chicken, sheep and goats	each	5.00	3.00
10	Animals (other than above)	each	12.00	7.20
11	Animal product, bone meal, hides and stems	M.T. or part thereof	7.50	4.50
12	Oil cakes fodder	M.T. or part thereof	7.50	4.50
13	Waste paper and newsprint	M.T. or part thereof	13.50	8.10
14	Construction material and sand	M.T. or part thereof	11.25	6.75
15	Coal and Coke (including firewood)	M.T. or part thereof	12.00	7.20
16	Wood timber and bamboo	M.T. or part thereof	10.50	6.30
17	Jute and Jute products and coir products	M.T. or part thereof	10.50	6.30
18	Cotton including cotton waste	M.T. or part thereof	9.00	5.40
19	Salt	M.T. or part thereof	2.50	1.50
20	Sugar	M.T. or part thereof	7.50	4.50
21	Asbestos	M.T. or part thereof	9.00	5.40
22	Synthetic resin and wood pulp	M.T. or part thereof	15.00	9.00
23	Arms, ammunition, explosive and defence stores	M.T. or part thereof	18.00	10.80
24	Dry chemicals including soda ash, HDPE etc.	M.T. or part thereof	10.50	6.30
25	Other unspecified goods	M.T. or part thereof	15.00	9.00

**Notes**

- (i) Break bulk cargo shall be charged Rs. 15/- per MT for supply of port labour in addition to the above rates.
- (ii) Wharfage charges shall be levied on the goods actually exported.
- (iii) Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage /on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

**SCHEDULE V - RENTAL FEES**

Sr. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
1.	For open space	7.50
2.	For covered space	48.00
3.	Storage of timber on bard	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per day or part thereof (in Rs.)
		1.50

**SCHEDULE VI - TROLLEY HIRE CHARGES**

Sr. No.	Particulars of commodity	Rate per day or part thereof (in Rs.)
1.	Trolley hire charges	15.00

**General Notes**

- (i). Whenever no specific rate is available, the rate prescribed for the corresponding items at Kandla will apply provided the relevant services offered/facilities provided at Tuna Port are at par with those at Kandla Port.
- (ii). The terms and conditions of rendering the services at Tuna will be same as prescribed for corresponding services at Kandla provided for comparable services offered/facilities provided.
- (iii). The aggregate amount of bill shall be rounded off to the next higher rupee.